

ник войны С.М. Белицкий справедливо заметил, что «роль железных дорог в течение самой войны радикально переменялась. На самом театре военных действий требования ведения войны вызвали расширение и увеличение сети железных дорог. Борьба за обладание железнодорожными узлами и другими путями сообщения проходит лейтмотивом через все наиболее крупные стратегические операции мировой и гражданской войн» [цит. по: 4, с. 350].

Библиографический список

1. Абрамов, В.Л. На ратных дорогах / В.Л. Абрамов. — М., 1962.
2. Военная быль. — 1966. — № 77.
3. Война и транспорт: сб. ст. — М., 1927.
4. Вопросы стратегии и оперативного искусства в советских военных трудах (1917—1940 гг.). — М., 1965.
5. Данилов, Ю.Н. Великий князь Николай Николаевич / Ю.Н. Данилов. — М., 2006.
6. Друцкой-Соколинский, В.А. На службе Отечеству: записки русского губернатора, 1914—1918 / В.А. Друцкой-Соколинский. — М.: 2010.
7. Наступление Юго-Западного фронта в мае—июне 1916 года: сб. док. империалист. войны. — М., 1940.
8. Оськин, М.В. Брусиловский прорыв / М.В. Оськин. — М.: Яуза, 2010.
9. Пути сообщения на театре войны 1914—1918 гг. — М., 1919. — Ч.1.
10. Россия и СССР в войнах XX века: стат. исслед. — М., 2001.

Павлов Леонтий Юрьевич

Гродненский государственный университет им. Я. Купалы (Гродно, Беларусь)

ЗНАЧЕНИЕ ВОЙСКОВЫХ ОБОЗОВ В СИСТЕМЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЙСК СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО (ЗАПАДНОГО) ФРОНТА РОССИЙСКОЙ АРМИИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Исследование роли войсковых обозов российской армии в годы Первой мировой войны на территории Беларуси является актуальным, так как это помогает объективно оценить порядок содержания, подвоза и пополнения войсковых запасов продовольствия, а также всю организацию продовольственного обеспечения российской армии

рассматриваемого периода, выявить позитивные и негативные стороны данного процесса.

Исходя из актуальности темы, ее недостаточной изученности, целью данной публикации является рассмотрение значения войсковых обозов в системе продовольственного обеспечения войск Северо-Западного (Западного) фронта российской армии в годы Первой мировой войны.

Одной из важнейших задач, возложенных на органы продовольственного снабжения российского интендантства в годы Первой мировой войны, являлась организация бесперебойного и своевременного обеспечения войск продовольствием и фуражом. В этих целях устанавливались определенные нормы содержания продуктов и фуража непосредственно при войсках — так называемые войсковые запасы.

Русско-японская война 1904—1905 г. выявила ряд существенных недостатков в организации содержания, подвоза и пополнения войсковых запасов продовольствия в российской армии. Ее печальный опыт подтвердил необходимость начатых в 1904 г. принципиальных изменений обозной системы. Приказами по военному ведомству 1906 г. № 111 и 1907 г. № 229 была утверждена новая организация войсковых обозов, которая вносила преобразования в устройство полковых и дивизионных (для войск пехоты и артиллерии) обозов, а также предусматривала наличие корпусных обозов. Войсковые обозы предназначались для обеспечения подвоза продовольствия и фуража из магазинов к войскам, а также подъема установленного размера подвижных запасов [1, с. 2—3]. Главным требованием к войсковым запасам была их подвижность и содержание в непосредственной близости к войскам, что позволяло обеспечить продовольствием и фуражом каждого солдата и лошадь соответственно даже при неблагоприятной боевой обстановке. Подвижные запасы продовольствия того времени подразделялись на войсковой носимый запас, войсковой возимый запас (полковой) и транспортный запас (дивизионный, корпусной).

Войсковой носимый, или ранцевый, запас содержался при солдате и составлял 3 сутодачи сухарей, соли, чая, сахара, консервов овощных и 1 сутодачу консервов мясных.

Войсковой возимый запас продовольствия содержался в полковом обозе. Он составлял: по продовольствию — 2 сутодачи сухарей, крупы, соли, чая, сахара и консервов овощных на весь личный состав полка, 5 сутодач соли на варку пищи, приварочные припасы из расчета 20 фунтов на каждую роту; по фуражу — 2 сутодачи овса для верховых офицерских лошадей пехотных частей [2, с. 110, 315]. Полковой обоз составлял неотъемлемую составляющую воинской части и при воз-

возможности следовал за ней в полном составе. При непосредственной близости неприятеля в целях повышения маневренности войск он делился в порядке управления на два разряда. Обоз первого разряда следовал непосредственно за своим подразделением и никогда от него не отделялся. В него входило 78 лошадей, 22 повозки и 17 походных кухонь. Обоз второго разряда шел в хвосте общей походной колонны и состоял из 97 лошадей и 54 повозок, 32 из которых предназначались для подъема возимого запаса продовольствия [3, с. 4]. В целом полковой обоз составлял 93 повозки и 175 лошадей. Обоз кавалерийского полка составлял 35 повозок, 2 вьюка и 140 лошадей [1, с. 7]. Полковой обоз подчинялся в пехотном полку командиру нестроевой роты, в кавалерийском полку — особому офицеру полкового штаба, назначенному командиром полка [3, с. 4]. В пехотном полку запас продовольствия распределялся отдельно на каждую роту и укладывался вместе с другим ротным имуществом в ротную парную повозку и ротную хозяйственную двуколку, которые входили в обоз второго разряда. Общий вес запасов продовольствия, возимых в каждой роте, составлял 28 пудов 30 фунтов (460 кг). В кавалерии продовольственный запас каждого эскадрона распределялся между двумя эскадронными двуколками, из которых одна находилась в составе обоза первого разряда, а вторая — в составе обоза второго разряда.

Транспортный запас продовольствия состоял из продовольственного транспорта дивизии и корпусного продовольственного транспорта и входил в состав дивизионного и корпусного обозов соответственно. Продовольственный транспорт пехотной дивизии состоял из пяти взводов, между которыми возимый запас продовольствия распределялся следующим образом: в первых четырех взводах содержалось по 1 сутодаче сухарей, крупы, соли, чая, сахара и 1/4 сутодачи овощных консервов на все полки и другие отдельные подразделения и части дивизии; в пятом взводе содержались 2 сутодачи консервов мясных на всю дивизию. Такое распределение запасов продовольствия преследовало следующую цель: обеспечение ежедневного подхода к частям дивизии одного из первых четырех взводов, содержащих 1 сутодачу продовольствия на все соединение. При этом остальные взводы находились в готовности к осуществлению подвоза в тыловом районе дивизии, что обеспечивало эшелонирование запасов продовольствия в глубину. Пятый взвод использовался в случаях расходования частями дивизии запаса консервов мясных. Вес транспортных запасов продовольствия пехотной дивизии составлял 5150 пудов, 19 фунтов, 8 золотников (84,365 т). Для их подъема использовалось 392 лошади

и 196 парных повозок грузоподъемностью 28 пудов каждая. Число парных повозок распределялось по взводам следующим образом: в первых четырех взводах по 36 повозок, в пятом взводе 52 повозки. Продовольственный транспорт бригадного обоза стрелковой бригады имел аналогичный состав из расчета на 10 000 человек. Командир продовольственного транспорта дивизии (бригады) одновременно являлся командиром всего дивизионного (бригадного) обоза. Он назначался из числа штаб-офицеров (штабс-капитанов) с объявлением мобилизации, пользовался правами командира отдельной части и подчинялся непосредственно начальнику дивизии (бригады). Взводами продовольственного транспорта дивизии командовали обер-офицеры на правах командира роты [3, с. 10—11]. Новая структура продовольственного транспорта дивизии выгодно отличалась от предыдущей.

Корпусной продовольственный транспорт состоял из четырех взводов. Каждый из первых трех взводов поднимал 1 сутодачу сухарей, крупы, соли, чая и сахара для всего корпуса, 1 сутодачу овса на 8 000 лошадей. Четвертый взвод поднимал 1 сутодачу консервов мясных и овощных для кавалерийской дивизии. Данная структура была аналогична структуре взводов продовольственного транспорта дивизии. Однако имелся ряд отличий. Во-первых, в корпусном продовольственном транспорте было четыре взвода (на один меньше). Во-вторых, первые три взвода делились на два отделения, одно из которых содержало запасы продовольствия, второе — запасы фуража. Это позволяло задействовать при необходимости лишь часть взвода. В-третьих, четвертый взвод имел специальное предназначение — пополнение запасов мясных и овощных консервов для кавалерийской дивизии корпуса, которая не имела своего продовольственного транспорта. В-четвертых, количество запасов, поднимаемых взводами, а соответственно и их штатная численность имели различия. Транспортные запасы продовольствия корпуса в весовом измерении составляли 14 984 пуда, 10 фунтов, 67 золотников (245,4 т). Для подъема корпусных запасов продовольствия использовалось 1209 лошадей и 515 парных повозок той же грузоподъемностью, что и в дивизионном продовольственном транспорте. Число парных повозок распределялось по взводам следующим образом: в первых трех взводах по 170 повозок, из которых 76 — под продовольствие и 94 — под фураж, в четвертом взводе 5 повозок под продовольствие. Командование корпусным продовольственным транспортом возлагалось на особого командира, который назначался из числа штаб-офицеров с объявлением мобилизации. Командир корпусного транс-

порта имел права командира отдельной части и подчинялся непосредственно корпусному интенданту. Взводами корпусного транспорта командовали обер-офицеры на правах командира роты. Отделения в первых трех взводах возглавляли младшие офицеры [2, с. 132—135].

Необходимо отметить, что к началу Первой мировой войны российская армия не была обеспечена продовольственными транспортом в необходимом количестве [4, с. 300—301]. Кроме того, возможности дивизионных и корпусных продовольственных транспортов по подъему запасов продовольствия были значительно снижены в связи с тем, что с началом войны штатная численность дивизий, а соответственно и корпусов была значительно увеличена. Для сохранения четырехсуточной грузоподъемности обоза необходимо было в дивизионный продовольственный транспорт добавить 116 парных подвод [5, с. 133—134]. Данное обстоятельство укрупняло и без того громоздкую структуру продовольственных транспортов [6, с. 159—160]. Практическое применение подразделений и частей подвоза продовольствия в годы Первой мировой войны зачастую вызывало серьезные нарекания со стороны высшего командного состава российской армии [5, с. 6].

Таким образом, опыт ведения военных конфликтов показывает, что любая, даже самая продуманная, система содержания, подвоза и пополнения войсковых запасов продовольствия уязвима и неэффективна без четкой организации ее функционирования. В годы Первой мировой войны дивизионные и корпусные продовольственные транспорты, представляющие по своей организации достаточно гибкую структуру, а также полковые обозы не всегда были способны своевременно реагировать на изменение боевой обстановки и в полном объеме выполнять задачи по прямому назначению.

Библиографический список

1. Е.У. Значение нового устройства войсковых обозов в отношении продовольствия войск в военное время / Е.У. // Интендант. журн. — 1907. — № 8. — С. 1—14.
2. Макшеев, Ф.А. Военное хозяйство. Курс Интендантской академии / Ф.А.Макшеев. — Пг.: Тип. П. Усова, 1915. — 687 с.
3. Положение о полковом и дивизионном обозе. Приказ по военному ведомству № 229 // Приказы по военному ведомству №№ 215—343. — СПб., 1907. — С. 229—448.
4. Зайончковский, А.М. Подготовка России к империалистической войне: очерки военной подготовки и первоначальных планов. По архивным документам / А.М. Зайончковский. — М.: Воениздат, 1926. — 425 с.

5. Переписка о снабжении армий Северо-Западного фронта теплыми вещами и продуктами питания. Приказы Главного начальника снабжений // Российский государственный военно-исторический архив. — Фонд 2020. — Оп. 1. — Д. 32.
6. Друцкой-Соколинский, В.А. На службе Отечеству: записки русского губернатора, 1914—1918 / В.А. Друцкой-Соколинский; [сост. А.В. Воробьев; предисл. А.В. Друцкого-Соколинского]. — М.: Рус. путь, 2010. — 320 с.

Пахлеванян Карен Рафикович

Армянский государственный педагогический университет им. Хачатуря Абовяна (Ереван, Армения)

УЧАСТИЕ ВОИНОВ-АРМЯН В НАРОЧСКОЙ ОПЕРАЦИИ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Сразу же после начала Первой мировой войны, когда на западе Европы начались первые военные действия, союзник России — Франция оказалась в очень сложной ситуации.

Чтобы исполнить свои союзнические обязательства и чтобы уберечь французские войска от опасности краха, в восточной части Европы от Балтийского моря до Черного моря Россия сформировала фронт, который в профессиональной литературе часто упоминается как Русский фронт¹.

В начале августа 1914 г. русские войска на Русском фронте против немецких сил начали Восточно-Прусскую операцию, а против австро-венгерских сил — Галицийские военные действия. Этими, а также реализованными в 1914—1915 гг. многими операциями в короткое время тяжесть военных действий Первой мировой войны легла на Русский фронт.

В начале 1916 г. союзники России в Западной Европе снова оказались в очень трудном положении. В частности, 8 февраля Германия начала осуществлять Верденскую операцию. Вследствие такой неожиданной ситуации союзники России снова обратились за помощью к России.

¹ Фронт, образовавшийся в восточной части Европы от Балтийского моря до Черного моря, в профессиональной литературе известен как Восточный или Русский. В литературе этот фронт часто упоминается также как Западный. Чтобы воздержаться от недоразумений, фронт от Балтийского моря до Черного моря в нашей статье будет упоминаться как «Русский фронт».